

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE
Group Art Unit Unknown

In re

Patent Application of

Udo Heselhaus

Filed: September 9, 2003

Examiner: Unknown

“FOLDABLE TOPS FOR CONVERTIBLE
VEHICLES”

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

Enclosed is the priority document for German Patent Application 102 42 045.9, filed September 11, 2002, from which the above-identified U. S. patent application claims priority.

Respectfully submitted,



Mark A. Ussai
Reg. No. **42,195**

File No. 016382-9004

Michael Best & Friedrich LLP
3773 Corporate Parkway Suite 360
Center Valley, Pennsylvania 18034

610-798-2170

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 42 045.9

Anmeldetag: 11. September 2002

Anmelder/Inhaber: Wilhelm Karmann GmbH, Osnabrück/DE

Bezeichnung: Cabriolet-Fahrzeug

IPC: B 60 J 7/08

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 20. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Karmann", is placed here.

Karmann



4

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

1

Cabriolet-Fahrzeug

5 Die Erfindung betrifft ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem rückwärtigen, eine Heckscheibe umfassenden Dachteil und einem Spannbügel nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1, des Anspruchs 2 oder des Anspruchs 3.

10 Die DE 100 41 487 A1 zeigt ein Cabriolet-Fahrzeug, bei dem die Heckscheibe zur Öffnung des Daches in einer Absenkbewegung unterhalb einer Fensterbrüstungslinie der Karosserie einfahrbbar und in einem Fach ablegbar ist. Um eine günstige Ablagestellung der Heckscheibe zu ermöglichen, wird diese bei ihrer Öffnung aus dem sie umgebenden flexiblen Dachbereich gelöst und beim Schließen wieder darin eingepaßt. Damit geht ein hoher Dichtungsaufwand und mechanischer Aufwand zum Anpressen der Heckscheibe gegen die Dichtungen einher, was auch mit hohem Gewicht der verwendeten Konstruktion verbunden ist. Zudem ist die Breite der Heckscheibe eng begrenzt, um diese in den Verdeckbereich einpassen zu können.

Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, ein Cabriolet-Fahrzeug zu schaffen, das eine Heckscheibe mit großem Durchsichtbereich ermöglicht und bei dem die Dachbewegung dennoch mit geringem Aufwand möglich ist.

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

2

Die Erfindung löst dieses Problem durch ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 1, durch ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 2 sowie durch ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 3, die jeweils einzeln oder besonders vorteilhaft in Kombination miteinander verwirklicht sein können. Hinsichtlich vorteilhafter Ausgestaltungen der Erfindung wird auf die abhängigen Ansprüche 4 bis 10 verwiesen.

In Ausbildung nach Anspruch 1 ist durch das Ausnehmen der unterhalb der Heckscheibe liegenden Bereiche des Spannbügels der Durchsichtbereich der Heckscheibe nach unten hin vergrößert. Die Sichtfläche ist somit nicht durch einen hier liegenden Bügelabschnitt eingeschränkt. Zudem ist durch die Verkleinerung des Spannbügels auf die verbleibenden seitlichen Abschnitte das Gewicht gesenkt.

Durch eine Ausbildung nach Anspruch 2 mit einem flexiblen Wasserkanal, der an den Spannbügel angebunden ist, ist dieser während seiner ganzen Bewegung optisch und gegen Wassereindringen gedichtet mit der Karosserie verbunden. Es bedarf keinerlei zusätzlichen Anpreßdrucks, um die Dichtung aufrechtzuerhalten. Die mechanischen Anforderungen sind daher gering. Diese Ausbildung ist insbesondere auch vorteilhaft bei einem mittig ausgenommenen Spannbügel nach Anspruch 1 einsetzbar.

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

3

Gemäß Anspruch 3 ergibt sich eine unmittelbare,
optisch und gegen Wassereindringen gedichtete
Anlage der Heckscheibe an die Karosserie. Es be-
darf keines Rahmens oder dergleichen, in dem die
Heckscheibe gehalten wäre, um die Dichtung zu
ermöglichen. Damit kann die Heckscheibe bei-
spielsweise weit in die Seitenbereiche hineinge-
zogen werden und somit eine besonders große
Durchsichtfläche und hohen Lichteinfall ermögli-
chen. Auch ist im unteren Bereich der Scheibe
keine Stoffeinfassung erforderlich, diese kann
bis zur Fensterbrüstungslinie heruntergezogen
sein.

15 Insbesondere in Kombination der vorgenannten An-
sprüche ist es vorteilhaft, wenn der Wasserkanal
den rückwärtigen Dachabschluß horizontal U-
förmig umläuft und in seitlichen Bereichen mit
Abschnitten des Spannbügels und im mittleren Be-
reich mit der Heckscheibe verbunden ist. Dadurch
ist der Dichtungsaufwand auf ein Minimum redu-
ziert. Heckscheibe und eventuelle seitliche
Spannbügelabschnitte können dichtungstechnisch
25 in gleicher Weise behandelt werden, so daß sich
eine hohe Flexibilität bei der Auswahl der Brei-
te der Heckscheibe ergibt.

Der Wasserkanal kann vorteilhaft als einstücki-
ges Bauteil ausgebildet sein, etwa als flexibles
30 Kunststoffbauteil, insbesondere aus PVC. Sowohl

Gewicht als auch Herstellungskosten sind dadurch verringert.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus einem in der Zeichnung dargestellten und nachfolgend beschriebenen Ausführungsbeispiel des Gegenstandes der Erfindung.

In der Zeichnung zeigt:

10

Fig. 1 ein erfindungsgemäßes Cabriolet-Fahrzeug in perspektivischer Gesamtansicht von schräg hinten bei geschlossenem Dach,

15

Fig. 2 eine in etwa das Detail II in Fig. 1 umfassende schematische Darstellung mit zur besseren Übersicht transparent eingezeichnetem Textilbezug des Daches,

20

Fig. 3 eine schematische Seitenansicht des hinteren Dachbereichs und dessen Verbindung mit der Karosserie in geschlossener Stellung,

25

Fig. 4 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 3 während der Öffnungsphase des Daches, in der der hintere Dachteil unter die Fensterbrüstungslinie abgesenkt wird,

30

Fig. 5 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 4 mit in der Karosserie abgelegtem hinterem Dachteil bei vollständig geöffnetem Dach,

Fig. 6 einen Schnitt etwa entlang der Linie VI-VI in Fig. 3 (durchgezeichnet) bzw. in Fig. 5 (gestrichelt),

5

Fig. 7 eine schematische Ansicht des in Fahrtrichtung linken unteren Eckbereichs der Heckscheibe von hinten, etwa aus Richtung des Pfeils VII in Fig. 1.

10

Das in Fig. 1 gezeigte und insgesamt mit 1 bezeichnete Erfindungsgemäße Cabriolet-Fahrzeug weist ein bewegliches Dach 2 auf. Dessen bezüglich der Fahrtrichtung rechter Bereich 3 umfaßt eine flexible oder insbesondere starre Heckscheibe 4, die beispielsweise aus Kunststoff oder vorteilhaft Glas bestehen kann.

15

Das Dach 2 kann bereichsweise starr und teilweise oder vollständig - außerhalb der Heckscheibe - mit einem textilen Bezug 2a versehen sein. Es ist insgesamt zu seiner Öffnung beweglich und kann teilweise oder vollständig unterhalb einer Fensterbrüstungslinie 5 innerhalb der Karosserie 6 abgelegt werden.

20

25

Im hier gezeigten Ausführungsbeispiel liegt das Dach 2 im geschlossenen Zustand nicht mit seinem hinteren unteren Rand 7 auf einem Verdeckkastendeckel auf, der zunächst geöffnet werden müßte, um das Dach 2 absenken zu können, sondern dieses ist direkt in die Karosserie 6 absenkbar. Der hintere Randbereich 7 muß daher zur Dachöffnung nicht erst aufwärts verlagert werden, sondern kann schon in der beginnenden Öffnungsphase unter

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

6

die Fensterbrüstungslinie 5 verlagert werden (Fig. 4). Eine ein- oder mehrteilige bewegliche Hutablage 10 kann vorgesehen sein, ebenso eine Persennung oder dergleichen Abdeckung für das abgelegte Dach 2.

5

Das Cabriolet-Fahrzeug 1 kann sowohl eine als auch mehrere Sitzreihen 8, 9 aufweisen. Die Längserstreckung des Daches 2 ist dann je nach Länge des zu überdeckenden Fahrzeuginsassenraums auszuwählen.

10

In seinem unteren Bereich ist der hintere Dachteil 3 zumindest über seitliche Anlenkungen 11 an der Karosserie 6 zwischen einer Schließstellung (Fig. 1 - Fig. 3) und einer Offenstellung (Fig. 5) beweglich gehalten.

15

Die Anlenkungen 11 umfassen dabei in Fahrzeuglängsrichtung verlaufende Lenker 12, die einenends 13 karosseriefest angelenkt und anderenends 14 um eine bewegliche horizontale Achse 15 schwenkbeweglich an einem hinteren Spannbügel 16 angreifen, der dem hinteren Dachteil 3 zugeordnet ist und bei geschlossenem Dach 2 die Spannung im rückwärtigen Bereich des textilen Bezugs 2a bewirkt.

20

Der Spannbügel 16 des Daches 2 liegt insgesamt bei geschlossenem Dach 2 im wesentlichen horizontal im unteren Bereich des hinteren Dachteils 3. Dabei ist der Spannbügel 16 in zwei seitliche Teilabschnitte 16a aufgespalten. Der Bereich an der Unterkante 17 der Heckscheibe 4 ist hingegen ausgenommen. In diesem bezüglich einer vertikalen Fahrzeuglängsmittellebene mittleren Bereich bildet daher die Unterkante 17 den am weitesten nach unten ragenden Teil des Daches 2 aus. Die Heck-

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

scheibe 4 ist somit weder von textilem Verdeckbezug noch von irgendwelchen Rahmen- oder Profilteilen untergriffen. Die Durchsicht ist in ihrem unteren Bereich somit bis zur Fensterbrüstungslinie 5 der Karosserie 6 ungestört möglich. Wie in Fig. 3 sichtbar ist, erstreckt sich die Unterkante 17 der Heckscheibe 4 im geschlossenen Zustand des Daches 2 bis unterhalb einer Dichtung 21 der Brüstungslinie 5.

- 10 Die Heckscheibe 4 ist an den seitlichen Abschnitten 16a des Spannbügels 16 über Schwenkscharniere 18 gehalten. Hierüber ist die Scheibe 4 um horizontale Achsen 19 gegenüber dem Spannbügel 16 einschwenkbar.
- 15 In geschlossener Dachstellung ergibt sich ein maximaler Öffnungswinkel β der Heckscheibe 4 gegenüber den seitlichen Abschnitten 16a des Spannbügels 16. (Fig. 3). Dieser Winkel verkleinert sich bei der Dachöffnung kontinuierlich.
- 20 Die Achse 19 der Scharniere 18 liegt etwa auf einer Höhe mit der Unterkante 17 der Heckscheibe 4. Damit ist erreicht, daß beim Einschwenken der Heckscheibe 4 gegenüber dem Spannbügel 16, somit Verkleinern des Winkels β , das in diesem Winkel befindliche Stoffdreieck des textilen Bezugs 2a des Daches 2 lediglich eingefaltet wird und sich keine Zugspannung darauf ergibt. Eine solche Zugspannung würde zu einem Reißen des Verdeckbezugs an dieser Stelle führen, oder es müßte eine zusätzliche Toleranz, etwa als Tasche eingearbeitet werden, was optisch unvorteilhaft und mit erheblichem Zusatzaufwand verbunden wäre.

Um im geschlossenen Zustand des Daches 2 eine Spannung dieses Stoffdreiecks und eine maximal aufgerichtete Lage der Heckscheibe 4 zu gewährleisten, ist jeder 5 Fahrzeugseite ein zusätzliches Kniehebelgestänge 20 zugeordnet. Durch dieses und die Spannung im Textilbezug 2a wird im geschlossenen Zustand die Heckscheibe 4 in die gewünschte Form gestellt. Durch die Anlenkungen 10 11 wird die Heckscheibe 4 auch mit ihrem unteren Rand 15 17 von unten gegen die oben angesprochene Karosseriefeste Dichtungslinie 21 gedrückt. Statt des Gestänges 20 wäre auch beispielsweise eine Schraubenfeder im Scharnier 18 möglich, die ein aufrichtendes Drehmoment auf die Scheibe 4 ausübt.

15 Die Heckscheibe 4 ist in ihrem unteren Kantenbereich 17 weiterhin mit einem flexiblen Wasserkanal 22 verbunden, beispielsweise verklebt, verschweißt oder reaktiv verklebt. Dieser Wasserkanal erstreckt sich im Ausführungsbeispiel, was nicht zwingend ist, U-förmig unterhalb des hinteren Dachteils 3. Er untergreift dann so 20 wohl die Heckscheibe 4 als auch jeweils seitlich hier- von die Abschnitte 16a des Spannbügels 16 und überdeckt jeweils den Zwischenraum zwischen diesen und der Fahr- 25 zeugkarosserie 6, an die er direkt angebunden ist. Durch die Flexibilität des Wasserkanals 22 ist somit auch der Übergang zwischen der Heckscheibe 4 und dem Spannbügel 16 einfach zu überbrücken. Es ist daher für 30 die Gestaltung des Wasserkanals 22 auch unerheblich, welche Breite von der Heckscheibe 4 und welche von den Abschnitten 16a des Spannbügels 16 eingenommen wird. Insbesondere ist es daher möglich, die Heckscheibe 4

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

weit in den Fahrzeugaußenbereich zu ziehen, so daß sie nicht nur quer zur Fahrzeulgängserstreckung liegt, sondern auch in Fahrzeulgängsrichtung weisende Komponenten umfaßt. Damit kann eine Panoramascheibe eingesetzt werden, die nicht nur nach unten, sondern auch zu den Fahrzeugseiten eine erheblich über dem Üblichen liegende Durchsicht ermöglicht. Auch können in Seitenansicht die seitlichen Kanten 26 der Heckscheibe 4 sowohl, wie hier gezeigt, einen spitzen Winkel γ gegenüber der Fensterbrüstungslinie 5 als auch einen stumpfen Winkel ausbilden.

Der hier einstückige Wasserkanal 22 ist als flexibles Kunststoffbauteil ausgebildet, hier aus PVC. Er bildet jeweils im Querschnitt (Fig. 6) eine Mulde 23 aus, die zur Karosserie 6 von einer ersten Wandung 24 und zum Spannbügel 16 bzw. zur Scheibe 4 von einer zweiten Wandung 25 begrenzt wird.

Im geschlossenen Zustand des Daches 2, wenn der Spannbügel 16 und die Heckscheibe 4 in ihrer maximal aufwärts verlagerten Stellung gehalten sind (in Fig. 6 durchgezeichnet) beträgt das Höhenverhältnis der Wandung 24 zur Wandung 25 etwa 1:3. Im geöffneten Zustand des Daches 2, wenn Spannbügel 16 und Heckscheibe 4 maximal abgesenkt sind (in Fig. 6 gestrichelt) beträgt das Verhältnis etwa 5:1. Dies zeigt die hohe Flexibilität im für den Wasserkanal 22 eingesetzten Material. Auch noch größere Längenänderungen in der Wandertrekung 24, 25 sind möglich, so daß der Hubweg des Spannbügels 16 und der Heckscheibe 4 zu ihrer Ablage in die Karosserie 6 erheblich sein kann. Dies ist insbesondere

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

10

dann bedeutsam. wenn ein großer Innenraum überspannt werden soll und das Dach 2 sich etwa in Z-Faltung ablegt, wobei die Heckscheibe 4 die am weitesten unten in der Karosserie liegende Lage bildet und zwei weitere 5 Dachteile darüber, jedoch immer noch unterhalb der Fensterbrüstungslinie 5 liegen. Auch für diesen Fall kann erfundungsgemäß die Abdichtung des Daches 2 zur Karosserie 6 zuverlässig, mit minimalem Gewicht und mechanischem Aufwand bewirkt werden. Die Abdichtung ist dabei gegen Eindringen von Wasser und Schmutz wirksam und bildet zudem einen Eingriffsschutz in einen an den Dachaufnahmeraum in der Karosserie 6 anschließenden Gepäckraum aus. An den freien Enden des U-förmigen Was- 10 serkanals 22 kann dieser in Ablaufschläuche, Vertikal- 15 kanäle oder dergleichen einmünden.

Es versteht sich, daß die Erfindung nicht auf ein Cabriolet-Fahrzeug mit der hier gezeigten Ablagekinematik beschränkt ist.

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

11

Ansprüche:

1. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem rückwärtigen,
5 eine Heckscheibe (4) umfassenden Dachteil (3), der
zumindest einen unteren, zur Dachöffnung in die
Karosserie (6) unterhalb einer Fensterbrüstungslinie (5) absenkbaren Spannbügel (16) umfaßt,
dadurch gekennzeichnet,
10 daß der Spannbügel (16) seitlich der Heckscheibe (4) erstreckte Bügelteile (16a) ausbildet und der Bereich unterhalb der Heckscheibe (4) frei belassen ist.

- 15 2. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem rückwärtigen,
eine Heckscheibe (4) umfassenden Dachteil (3), der
zumindest einen unteren, zur Dachöffnung absenkba-
ren Spannbügel (16) umfaßt, insbesondere nach An-
spruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
20 daß der Spannbügel (16) über einen flexiblen
Wasserkanal (22) an die Karosserie (6) ange-
bunden ist.

- 25 3. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem rückwärtigen,
eine Heckscheibe (4) umfassenden Dachteil (3), der
zumindest einen unteren, zur Dachöffnung absenkba-
ren Spannbügel (16) umfaßt, insbesondere nach ei-
nem der Ansprüche 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet,

12

daß der im geschlossenen Zustand untere
Randbereich (7) des rückwärtigen Dachteils
5 (3) zumindest in dem in Fahrzeuglängsrich-
tung mittleren Bereich von einem Kantenbe-
reich (17) der Heckscheibe (4) gebildet ist
und an diese ein flexibler Wasserkanal (22)
angebunden ist, der sowohl im geöffneten als
10 auch im geschlossenen Zustand des Daches (2)
die Heckscheibe (4) gegenüber der Karosserie
(6) abdichtet.

4. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche
1 bis 3,

15 **dadurch gekennzeichnet,**

daß der Wasserkanal (22) den rückwärtigen
Dachabschluß horizontal U-förmig umläuft und
in seitlichen Bereichen mit Abschnitten
20 (16a) des Spannbügels (16) und im mittleren
Bereich mit der Heckscheibe (4) verbunden
ist.

5. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 4,

25 **dadurch gekennzeichnet,**

daß der Wasserkanal (22) als durchgehendes
Bauteil ausgebildet ist.

30 6. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche
2 bis 5,

dadurch gekennzeichnet,

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

13

daß der Wasserkanal (22) aus einem flexiblen Kunststoffmaterial gebildet ist.

5 7. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet,
daß der Wasserkanal (22) aus PVC gebildet
ist.

10 8. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche
2 bis 7,
dadurch gekennzeichnet,
daß Wasserkanal (22) im Querschnitt eine
15 Mulde (23) mit zwei seitlich hiervon aufragenden Wandungen (24;25) ausbildet, wobei die Lage der Mulde (23) und das Höhenverhältnis der Wandungen (24;25) zueinander in Abhängigkeit vom Öffnungszustand des Daches (2) variieren und wobei eine Wandung (25) dem Dach (2) und eine (24) der Karosserie (6) zugeordnet ist.

25 9. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Höhenverhältnis zwischen der der Karosserie (6) zugeordneten (24) und der dem Dach (2) zugeordneten Wandung (25) zwischen
30 5:1 und 1:5 variiert.

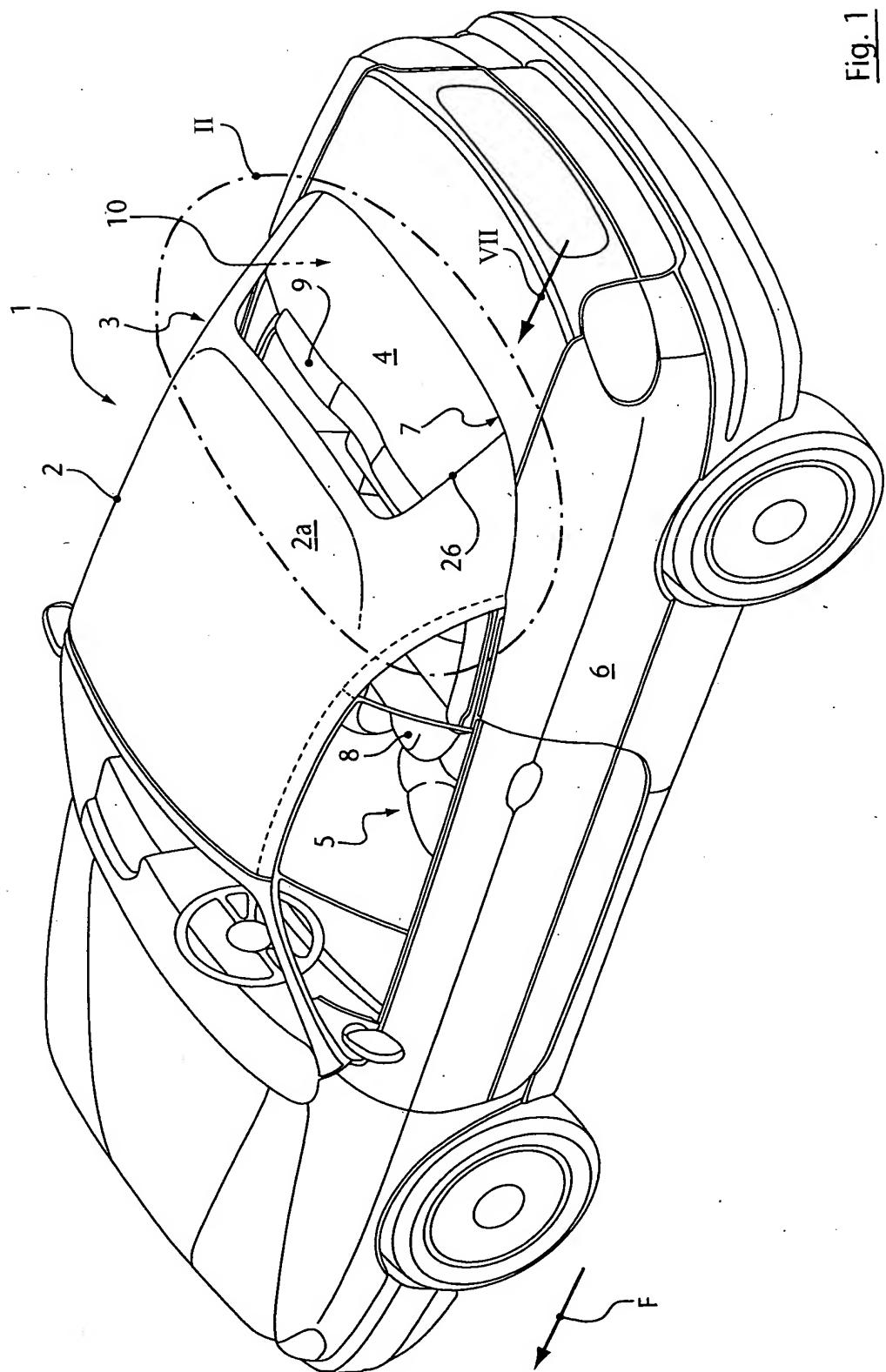
Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

00676
10.09.2002

17

14

10. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche
1 bis 9,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Heckscheibe (4) in ihren seitlichen
Bereichen gewölbt ist und eine Erstreckungs-
komponente in Fahrzeuggängs-richtung auf-
weist.

Fig. 1

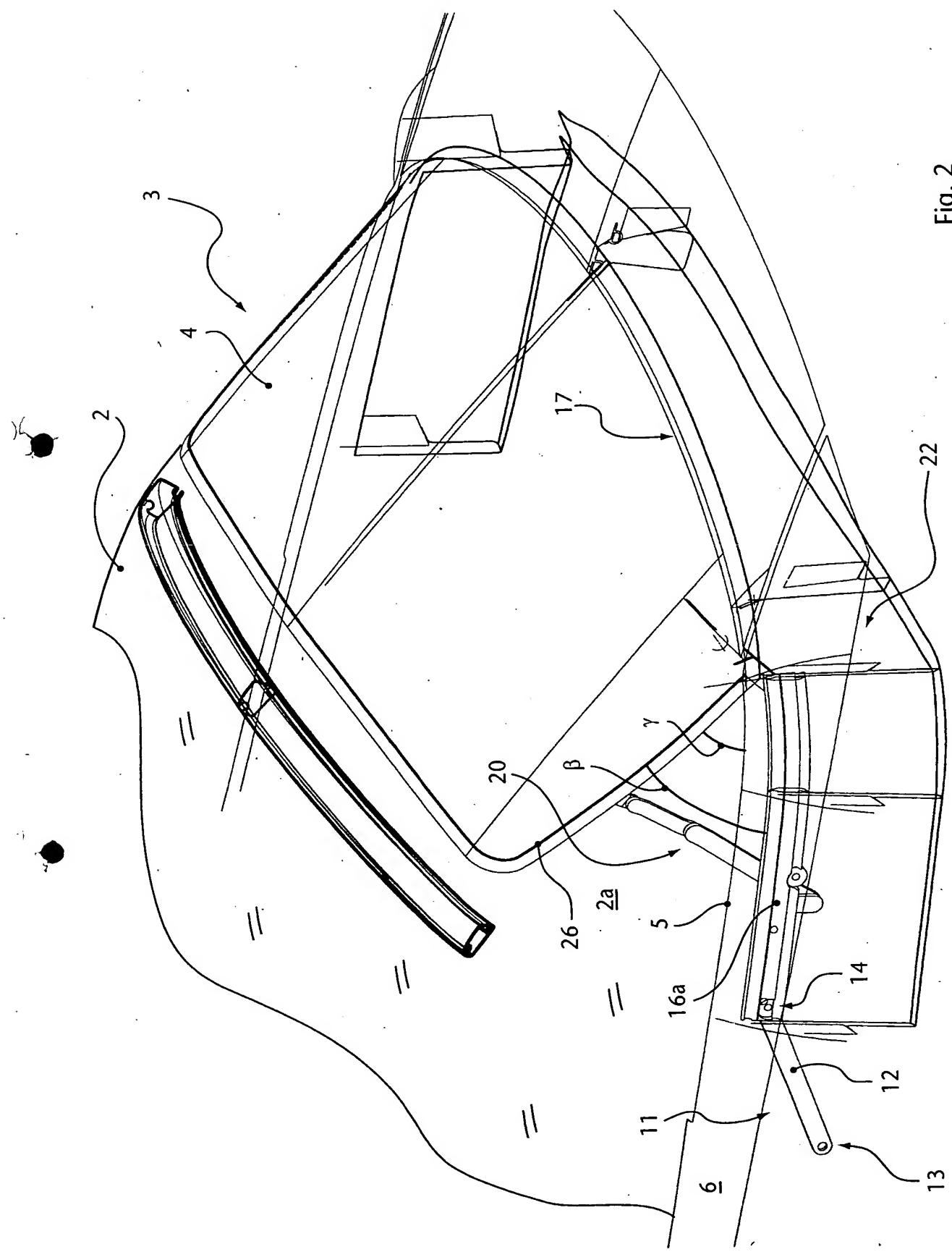


Fig. 2

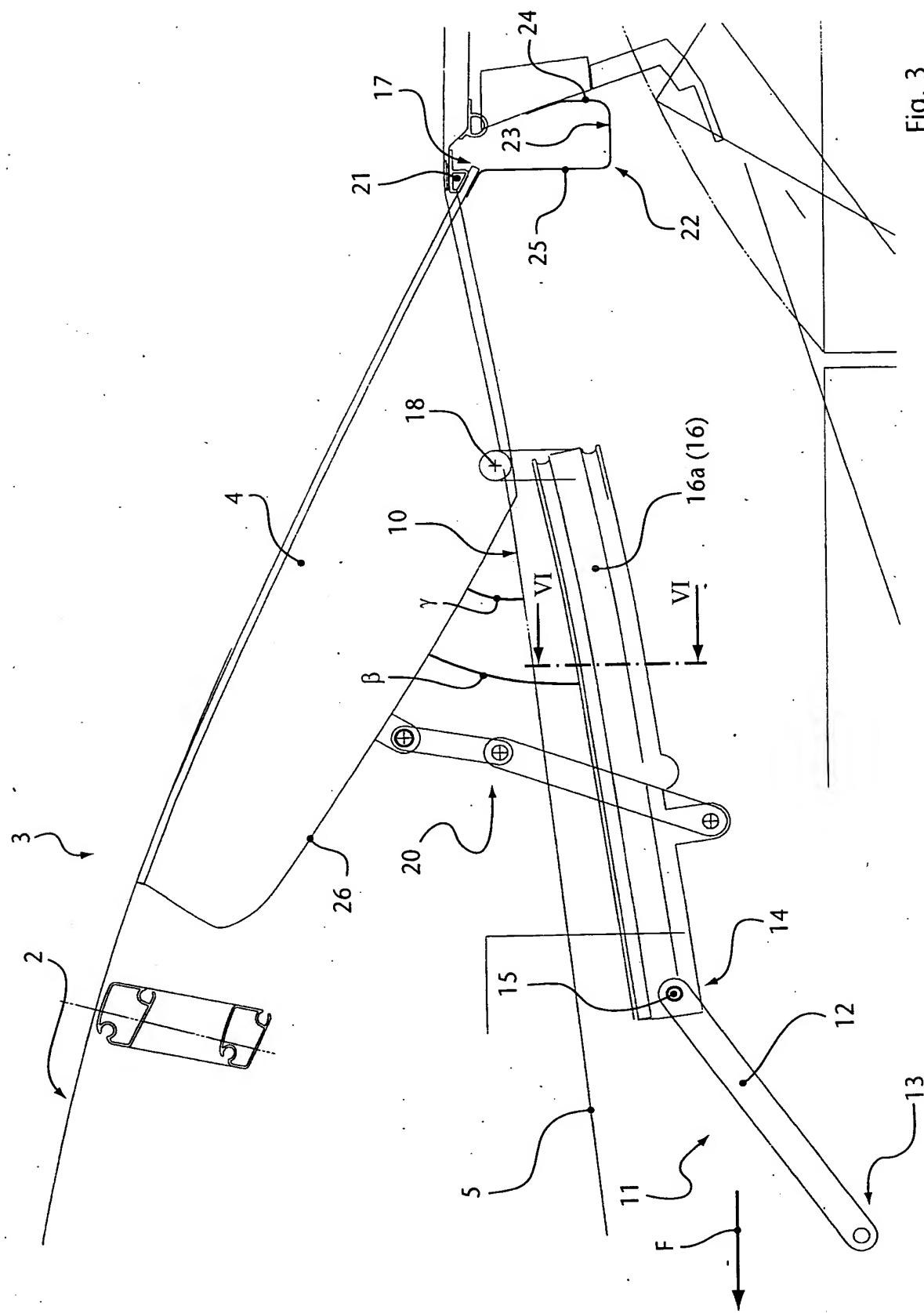
Fig. 3

Fig. 4

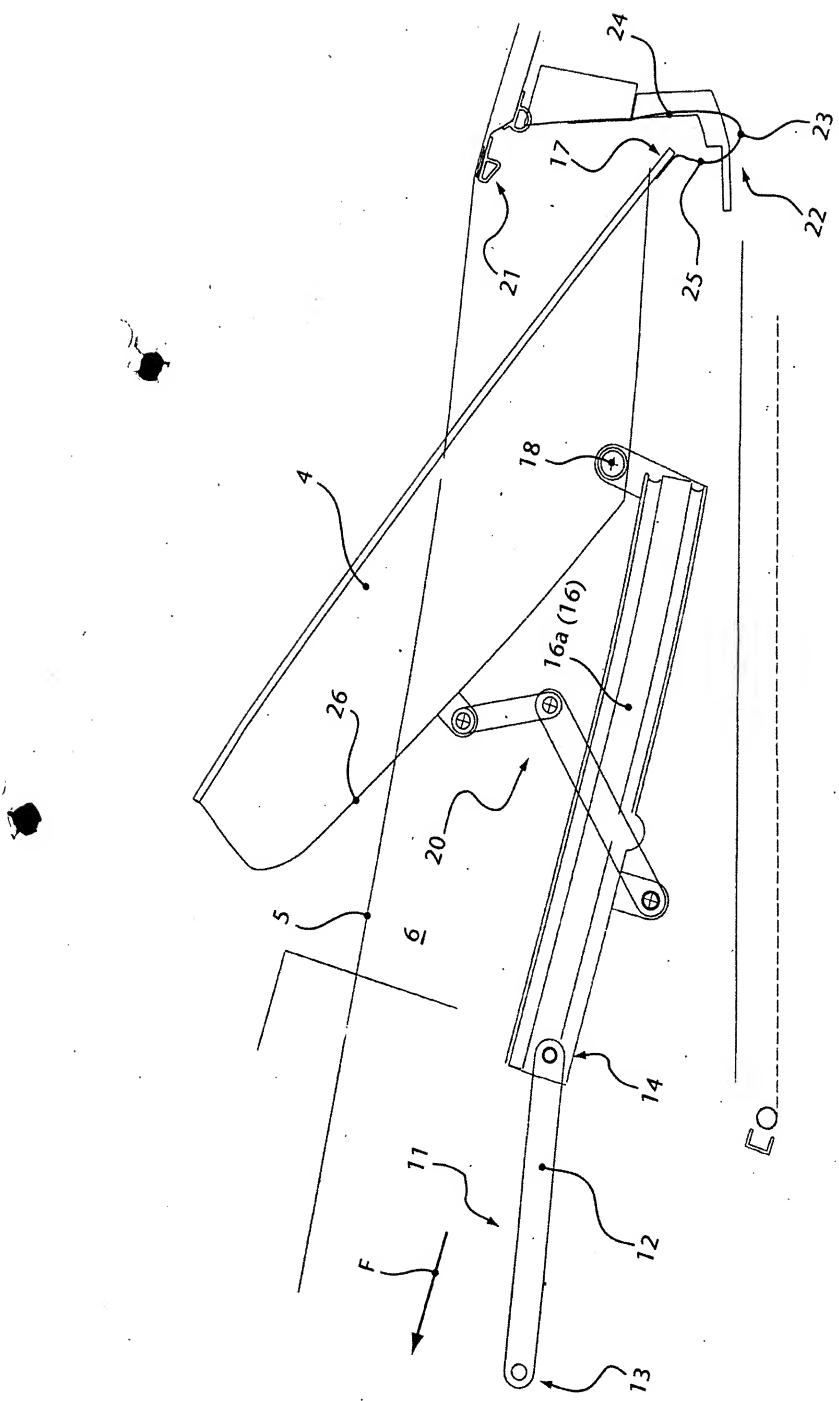


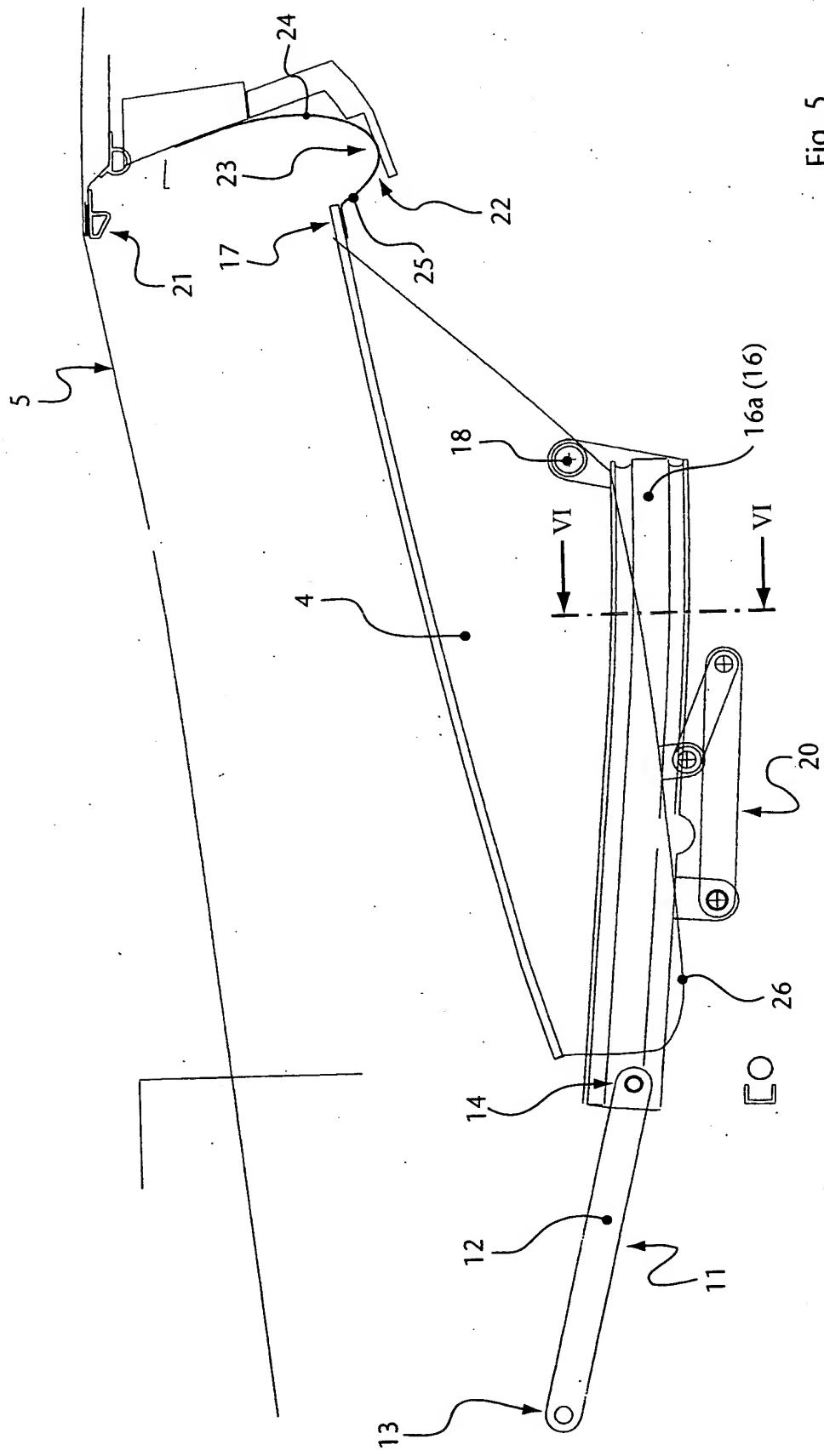
Fig. 5

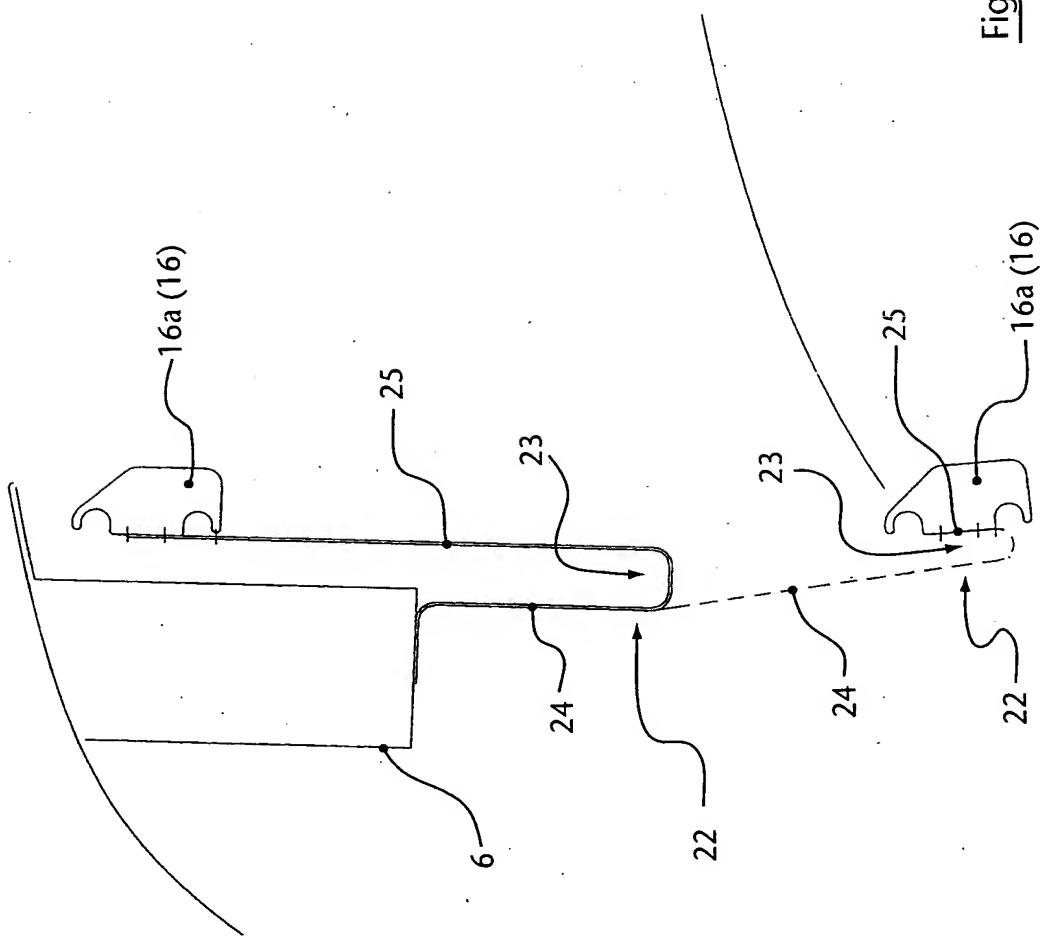
Fig. 6

Fig. 7